

182 سلسلة محاضرات الإمارات

الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال

مارتن ميرفي

تصوير

أحمد ياسين



مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

أصبحت إصدارات مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، علامة مسجلة للجودة والدقة العلمية في كل أنحاء العالم العربي، ومراجع لا غنى عنها للأكاديميين والباحثين والمختصين في شتى فروع العلم، والراغبين في الاستزادة من المعرفة في أرفع صورها. وفي الذكرى العشرين لإنشائه، في مارس/ آذار 2014، كان مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية قد أضاف إلى المكتبة العربية ألف إصدار، غطت طيفاً واسعاً من التخصصات والموضوعات الواقعة ضمن نطاق اهتمامه، من السياسة والاقتصاد والإعلام إلى مجالات الاستراتيجية والمعلوماتية والعلوم العسكرية.

ويضمن مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، من خلال عملية مُحكمة يقوم بها فريق عمل متميز القدرات والمهارات، خروج إصداراته شكلاً ومحتوى وفق أرقى المعايير المطبقة عالمياً، ما منحه ريادة تمثلت حصيلتها في عدد كبير من الجوائز المتخصصة التي فازت بها إصداراته.

وتضاف هذه الإصدارات إلى سجل طويل من الأنشطة العلمية والبحثية التي يضطلع بها مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ودوره المؤثر في صناعة القرار في دولة الإمارات العربية المتحدة.

من هذا المنطلق يقوم المركز بإصدار "**سلسلة محاضرات الإمارات**" التي تتناول المحاضرات، والندوات، وورش العمل المتخصصة التي يعقدها المركز ضمن سلسلة الفعاليات العلمية التي ينظمها على مدار العام، ويدعو إليها كبار الباحثين والأكاديميين والخبراء؛ بهدف الاستفادة من خبراتهم، والاطلاع على تحليلاتهم الموضوعية المتضمنة دراسة قضايا الساعة ومعالجتها، وتهدف هذه السلسلة إلى تعميم الفائدة، وإغناء الحوار البنّاء والبحث الجاد، والارتقاء بالقارئ المهتم أينما كان.

رئيس التحرير: **أمل عبدالله الهدَّابي**

سلسلة محاضرات الإمارات

- 182 -

الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال

مارتن ميرفي



تصدر عن

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

هذا الإصدار مستند أساساً إلى نصّ المحاضرة التي أُلقيت في 4 يونيو 2013، ضمن فعاليات الندوة التي نظّمها المركز بعنوان «تحديات القرصنة في خليج عدن وبحر العرب»؛ ولا يعبّر محتواه بالضرورة عن وجهة نظر المركز.

الطبعة الأولى 2014

ISSN 1682-122X

النسخة العادية ISBN 978-9948-14-950-7

النسخة الإلكترونية ISBN 978-9948-14-951-4

توجه جميع المراسلات إلى رئيس التحرير على العنوان الآتي:

سلسلة محاضرات الإمارات - مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

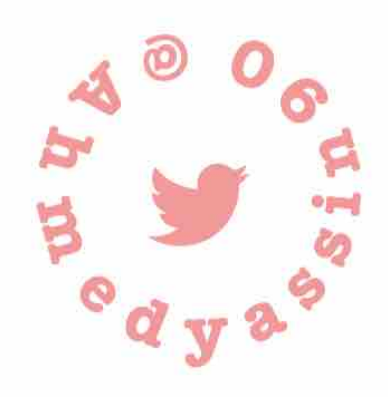
ص. ب: 4567

أبوظبي - دولة الإمارات العربية المتحدة

هاتف: +9712-4044541

فاكس: +9712-4044542

E-mail: pubdis@ecssr.ae
Website: http://www.ecssr.ae


@Ahmedyassin90

مقدمة

هزّ قراصنةُ الصومال عالمَ البحار، ودأبوا على تنفيذ ما يمكن أن يعدّ التهديد الأهم لأمن الشحن الدولي من قبل جهات ما دون الدولة، منذ نصف قرن أو يزيد. كما حدثت حالات انتشار القرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا. وفي كل حالة منها، تفاوتت استجابة المجتمع الدولي. فما الدروس التي يمكن استخلاصها من مناهج التعامل مع ثلاث مناطق مختلفة (الصومال، وجنوب شرق آسيا، وغرب أفريقيا)؟ وهل يمكن توظيفها في استخلاص أفضل الممارسات الدولية التي يمكن تطبيقها في خليج عدن وشمال بحر العرب؟

تتناول هذه المحاضرة كيف انتشرت القرصنة في المناطق الثلاث وأسبابها. وبصفة خاصة، سوف تصف سبب التزايد السريع للتهديدات قبالة سواحل الصومال، وسبب تراجعها، وسبب استمرار العناصر التي أسهمت في تنامي ظاهرة القرصنة. كما تدرس استجابات المجتمع الدولي، متسائلة إنْ كانت الاستجابة قبالة سواحل الصومال ستغدو أكثر فاعلية أم لا فيما لو حظيت بدعم دولي أقوى وتنسيق أكثر تماسكاً. وتوضّح ضرورة أن يعالج الأمنُ البحري - الذي يعنى بمنع الفوضى في البحر وإخمادها - المزيدَ من القضايا فضلاً عن القرصنة؛ مثل سرقة الأسماك وحركة المخدرات، كما يمكن أن يمثّل الاتجار بالأسلحة والبشر مخاطر أكبر غالباً. وبهذا الشأن، سوف تعتمد الدراسة على استعراض التطورات الأمنية

البحرية التي تتمّ في المناطق الثلاث جميعها، والتي يمكن استخدامها بشكل مثمر في خليج عدن وبحر العرب، ثم نعود مرة أخرى إلى التطرق إلى المشكلة الأساسية، التي تعدّ جزءاً من أمن البر؛ فنتساءل عن المبادرات التي اُتخذت لمعالجتها داخل الصومال، والتي يبدو أنها تؤتي أكلها. وأخيراً، ستقوم الدراسة بمناقشة إذا ما كان المستقبل يكمن في مبادرة عالمية موحدة، أم من الأفضل اتخاذ خطوات إقليمية تتمثل في طلب الدعم من خارج المنطقة حسب الضرورة.

ما سبب أهمية الأمن البحري؟

مواقفنا تجاه البحر ومستخدميه غريبة، وهي غير منتظمة أو عابرة جداً أحياناً. فما يدور في الأفق لا يشكّل مصدر قلق كبير بطريقة أو أخرى، وما يحدث هناك يبقى هناك. وفي الواقع - طبعاً - ما يقع في البحر له تأثير عميق فيما يحدث على البر؛ فبالنسبة إلى الكثير من الناس، في كل دولة تقريباً، سرعان ما تغدو الحياة صعبة إذا حرموا مما يأتيهم عبر البحر ومنه.

تعتمد التجارة العالمية على المياه الآمنة. وتحفّز التجارة الآمنة الاستثمار في الموانئ والبنية التحتية؛ فإذا كانت الموانئ والبنية التحتية المساعدة، مثل السكك الحديدية والطرق السريعة، غير مناسبة، أدى ذلك إلى ابتعاد مشغلي الشحن الأكفاء الذين يعملون وفق جداول زمنية محددة، ما يسهم في ارتفاع التكاليف محلياً وعرقلة التنمية الاقتصادية. وستكون السفن الوحيدة التي سترسو في موانئ غير ملائمة هي تلك السفن القديمة والبطيئة، وتُشغَّل غالباً

من قبل شركات من الدرجة الثانية. وتكون مثل هذه السفن هدفاً سهلاً للقراصنة. وعلاوة على ذلك، يقع الكثير من الطاقة والثروة المعدنية التي يحتاج إليها العالم الآن، وفي المستقبل، في قيعان المحيطات. ومازالت الأسماك جزءاً مهماً وحيوياً من غذاء الإنسان، وما يتبقى من المخزون السمكي في العالم يحتاج إلى الحماية ضد الصيد غير المشروع، وغير المرخّص، وغير المبلَّغ عنه. ولذلك، يمثّل ظهور صناعة صيد أسماك هائلة وجديدة في مياه الصين العميقة مصدر قلق متزايد. وتَحول البحار غير الآمنة دون الاستثمار في هذه القطاعات جميعها، وتحدّ من العمالة وخلق الثروة. كما تسمح البحار غير الآمنة بالاتجار غير المشروع بالأسلحة والمخدرات والأشخاص وبمجموعة من النشاطات ذات الصلة، التي يمكن أن تزيد زعزعة الاستقرار السياسي والنمو الاقتصادي في الدول الهشة. وأخيراً، يجب ألا يغيب عن البال أبداً أن البحار غير الآمنة تعرّض أرواح البحارة للخطر، تماماً كما أثبتت حالات انتشار القرصنة في المناطق الثلاث جميعها.

حالات القرصنة الثلاث

الصومال

مازال منشأ القرصنة الصومالية موضع خلاف؛ فأعمال القرصنة حدثت في خليج عدن بعد وقت قصير من سقوط الدكتاتور محمد سياد بري عام 1991، وشملت الأهداف سفن الصيد والشحن. وهكذا، يبدو افتراض العديد من المعلقين أن منازعات مصائد الأسماك وحدها كانت سبب

القرصنة غير المبرر. فالسفينة بونسيلا Bonsella مثلاً، التي اختطفت في سبتمبر 1994، كانت عبارة عن سفينة دهو، تم استخدامها لتكون "سفينة" أم؛* وذلك لمهاجمة سفن أخرى، وقد استخدمت خمسة أيام قبل أن يُطلق سراحها.[1]

ولكن، وفي محاولة استعادة بعض التوازن إلى السجل المتعلق بهذه القضية، سيكون من الخطأ عدم الاعتراف بدور صيد الأسماك، ولاسيما عمليات النهب التي تقوم بها أساطيل الصيد الأجنبية، والحافز الذي وفره هذا النهب للصوماليين للدفاع عن مناطق الصيد الخاصة بهم. وعلى الرغم من وصف مسؤول في الأمم المتحدة المياه قبالة شمال شرق الصومال بأنها بمنزلة "منطقة حرب" تقريباً في بداية القرن الحادي والعشرين، فإن الكثير من العنف كان يدور بين الصوماليين أنفسهم؛ مثل وضع حراس مدعومين من أمراء الحرب المتنافسين على متن بعض هذه السفن الأجنبية مقابل رسوم، ما حدا بالصيادين الصوماليين الذين يتخذون من صيد السمك حرفة لهم إلى الابتعاد عن تلك القوارب الأجنبية المحمية. كما نشأت عملية صيد صومالية منظَّمة، نقلت قاعدتها إلى اليمن بعد عام 1991، واعتدت على حقوق الصيادين الحرفيين وسرقت صيدهم.

* "السفينة الأم" mother ship: سفينة كبيرة تستخدم عادة كوسيلة لنقل أو حمل أو قطر سفن أصغر أو قوارب أو طائرات أو غواصات إلى منطقة ما في عمق البحر، كي تحقق الأهداف المنوطة بها. وفي سياق هذه الدراسة، يشير المصطلح إلى استخدام القراصنة سفناً كبيرة نوعاً ما (السفن الأم) من أجل حمل أو جرّ القوارب الصغيرة؛ لإيصالها إلى المناطق البحرية البعيدة التي لا تستطيع الوصول إليها بنفسها، والتي تنوي فيها مهاجمة السفن الأخرى ضمن أعمال القرصنة. (المحرر)

وحدثت مواجهات كثيرة عام 2000 بين أساطيل صيد الأسماك في المياه المحلية والبعيدة قبالة شمال شرق منطقة "بونتلاند" Puntland؛ فإدارتها، التي أُسست عام 1998 من جانب واحد، تعاقدت مع شركة "هارت سيكيورتي" Hart Security الأمنية العائدة ملكيتها إلى المملكة المتحدة لتشكيل خفر سواحل يحمي المنطقة التي أعلنت نفسها منطقة اقتصادية خالصة. وتعيّن الدفع لخفر السواحل من الأموال التي جمعت من تراخيص الصيد. ولكن الاضطرابات السياسية أدت إلى مغادرة الشركة عام 2001، ما خلّف للأسف ما بين 70 إلى 80 رجلاً بلا عمل، وهم مدربون على التعامل مع القوارب والملاحة والأسلحة الصغيرة وصعود السفن. وتشير تقارير لاحقة إلى أن الكثير من أولئك الرجال أصبحوا القراصنة الأصليين.

وحدث التطور الرئيسي عام 2005، حين بدأت جماعة جديدة ومتمرسة العمل انطلاقاً من هاراديري Haradheere، وهي قرية تقع على مقربة من الساحل في منطقة مودوغ Mudug. ومع أن هذه المنطقة تقع إلى الجنوب من بونتلاند، فإن القوة الدافعة وراء تشكيل الجماعة هو عضو في عشيرة سليمان المحلية يدعى محمد عبدي حسن، ويلقّب بـ "الرئيس" Afweyne [بحسب اللغة الصومالية]، وتربطه علاقات وثيقة ببونتلاند وعبدالله يوسف على وجه الخصوص. وكان عبدالله يوسف رئيس بونتلاند حتى عام 2003، قبل توليه رئاسة الحكومة الوطنية الجديدة [في الصومال]. وتبقى الأدلة ظرفية، ولكن يبدو من غير المحتمل أن يكون بالإمكان إطلاق الجماعة من دون حماية سياسية قوية، على اعتبار أن مقرها كان في مودوغ Mudug النائية بعيداً عن أي شكل من أشكال الرقابة الحكومية، والمنافسة

العشائرية في بونتلاند، والصــراع العشـائري القاتـل في كثـير مـن الأحيـان المتركّز على العاصمة مقديشو.

وبحسب [أبشير] بويه Boyah (زعيم قراصنة آخر)، وضع محمد عبدي حسن نموذج أعمال جعل القرصنة الصومالية ناجحة جداً بعد عام 2005؛ إذ قام بتجنيد قراصنة من أهل الخبرة، بمـن فـيهم بويـه وغـيره، ممـن أصـبحوا معروفين بسوء السمعة بالقدر نفسه، ونقَلهم إلى جنوب هاراديري. واستغل هذا النموذج حقيقة أن الصومال كانت بشـكل عـام دولـة "فاشـلة" تغلـب عليها المصالح العشائرية. وعقـد محمـد عبـدي حسـن صـفقات مـع زعـماء العشائر المهمين، ومن ثم استغل المـلاذ النـاتج مـن ذلـك لاحتجـاز السـفن وطواقمها مهما كلّف الأمر للحصول على فدية كبيرة للإفراج عنهم. ولم تهدّد القرصنة مصالح القوى الخارجيــة قطّ بالقدر الكـــافي الذي يدفع أيـاً منهـا – فضلاً عن أي تحالف بينها – لانتهاك السيادة الاسمية للدولة بشكل عام في الصومال. أضف إلى ذلك أنه لم تكن هناك أي دولة جاهزة للمخاطرة بتكرار تجربة الولايات المتحدة الأمريكية في مقديشو عام 1993، التي تميزت بمعركة عنيفة اشتهرت باسم "سقوط الصقر الأسود".

وبعمله من قاعدة آمنة، تمكّـن محمـد عبـدي حسـن في عملياتـه مـن استخدام رجال ألفوا البحر إما من خلال العمل مهـربين وقراصـنة غـير متفرغين في خليج عدن، وإما من التدريب الذي تلقـوه كأعضـاء في خفـر سواحل بونتلاند، الذي لم يدم طويلاً. وفي وقت لاحـق، مـع بـدء ابتعـاد نشاط الشحن الدولي عن السواحل الصومالية في محاولة للبقاء خارج مدى

مجموعة الزوارق الصغيرة التي استخدمها القراصنة في البداية، تم إحياء فكرة "السفينة الأم "التي مكّنت القراصنة في نهاية المطاف من العمل بعيداً شمالاً في خليج عُمان، وشرقاً حتى بحر لاكاديف،* وجنوباً حتى قناة موزمبيق تقريباً. وكان العنصر الأخير في النموذج هو الجمع بين المفاوضين، الذين شُحذت مهاراتهم جيداً في مجتمع قائم على الصفقات مثل الصومال، ووسائل الاتصالات الحديثة العالية السرعة في نقل الصوت والبيانات؛ وذلك لمقايضة حياة البحارة بالمال النقدي. وكان تسليم الفدية في البداية عملاً محفوفاً بالمخاطر، ولكن ما إنْ يجري إسقاط المال من الجو مباشرة إلى الجماعات في الصومال حتى يصبح هذا العمل سهلاً نسبياً.

وأحصى "المكتب البحري الدولي" International Maritime Bureau, IBM448 عملية اختطاف فعلية ومحاولات اختطاف قبالة سواحل الصومال ما بين عامي 2005 و2012. ومن الصعب تقدير الدخل المتحقق من الفديات. وقد تكون الوكالات الحكومية – وزارة الخزانة الأمريكية على وجه الخصوص –تعلمه، ولكن ما من أرقام موثوق بها رسمياً. فقد قُدّر أن القراصنة تلقّوا عام 2011 نحو 140 مليون دولار. وكان الدخل دائماً هو الهدف الرئيسي. في مطلع عام 2007، وبعد تلقيهم فدية سفينة [الشحن الدنماركية] "دانيكا وايت" Danica White البالغة مليون دولار، بدأ القراصنة يكسبون مبالغ مالية طائلة، ولكنهم أثبتوا أنهم سريعو التعلّم ومعارضون قادرون على التكيف في البحر

* بحر لاكاديف Laccadive: جزء من مياه المحيط الهندي، يقع غرب ولاية كيرالا الهندية، ويتاخم كل من الهند وجزر المالديف وسريلانكا. (المحرر)

وعلى اليابسة؛ إذ تعلموا بسرعة كيف يستغلون ميزة الملاذ لجني أعلى الفديات. حتى في عام 2013، حين أدت تدابيرُ الحماية الذاتية للسفن وضغوط القوة البحرية إلى تخفيض عدد السفن المختطَفة والمحتجّزة إلى حد كبير، تمكّن القراصنة من انتزاع فدية تقدر بنحو 13.5 مليون دولار من [ناقلة النفط اليونانية] "سميرني" Smyrni التي اُختطفت عام 2012. وبالنتيجة، فعلى الرغم من أن هذه العوائد المرتفعة تبقى ممكنة التحقيق - حتى إنْ بدا ذلك غير ممكن في المستقبل القريب - فإن التدابير المتخذة ضدهم لابدّ من أن تضم مزيجاً شاملاً من الإجراءات الرادعة من جهة، والحوافز للتغيير من جهة أخرى، إذا أريد تغيير سلوك القراصنة. وفي هذا السياق، قد يكون الإفراط في التركيز على تدابير إنفاذ القانون في البحر في غير محله.

جنوب شرق آسيا

يمكننا القول إن نوعين من القرصنة انتشرا في جنوب شرق آسيا خلال تسعينيات القرن العشرين وأوائل القرن الحادي والعشرين. وبعبارة أخرى، يمكن القول إنه كان ثمة نوع واحد موجوداً فقط، إلى جانب نوع آخر من "حيلة تحويل المسار" - إحدى أقدم عمليات الاحتيال البحري التي مازالت تُمارس، والتي يقوم الطاقم بموجبها بتحويل وجهة سفينته من مسارها المخطط إلى ميناء يمكن فيه سرقة البضائع - وتطلّب ذاك النوع استخدام القراصنة لالتقاط الأهداف الأولية.[2] وليست القرصنة غريبة على آسيا؛ فالقراصنة كانوا موجودين قبالة سواحل الصين واليابان وكوريا في أزمنة شتى مدة تقارب الألف عام. وقد حدث آخر انتشار رئيسي قبالة

ساحل الصين الجنوبي ما بين عامي 1790 و1810، مع أنه بقي في مستوى منخفض حتى عام 1941. وبالمثل، يعود تاريخ القرصنة في جنوب شرق آسيا إلى القرن الخامس الميلادي على الأقل، حيث تركزت بشكل خاص في مضيق ملقا، وفي جميع أنحاء الفلبين وبورنيو Borneo في القرن التاسع عشر، حين أغار قراصنة جزر سولو Solo في الفلبين على سنغافورة في أقصى الغرب. واستمرت القرصنة بشكل شبه مؤكد إبان الاحتلال الياباني (1941-1945)، ثم استمرت بعد ذلك، على مستوى منخفض دائماً لا يتعدى الموانئ والمياه الساحلية، إلى يومنا هذا.

وفي الواقع، لاتزال القرصنة مستمرة حتى الآن، مع زيادة طفيفة ولكن ملحوظة في عدد الحوادث ابتداء من عام 2011. وكانت الحادثة الأشد إيلاماً التي حدثت هي ما سُمّيَ "لاجئو القوارب" الفيتناميون الذين فروا من الدولة الشيوعية التي أنشئت حديثاً بعد عام 1975. والمهم في الحادثة أن تدفقيْن للاجئين حصلا، أحدهما من الشمال عبر خليج تونكين Tonkin إلى هونغ كونغ، ولكن لم تحدث فيه إزعاجات؛ وحصل ثانيهما من الجنوب باتجاه تايلاند وماليزيا، وحدثت فيه إزعاجات قام بها الصيادون من البداية تقريباً. ومن الصعب العثور على أدلة تناقض بوضوح الشكوك التي أُعلنت آنذاك، التي مفادها أن دول جنوب شرق آسيا غضت الطرف عن الفظائع التي كانت تُرتَكب لأنها كانت ترغب في أن توقف تدفق اللاجئين من دون أن تضطر إلى اتخاذ إجراءات لوقفها بنفسها.

وامتد "قصر النظر" هذا إلى القرصنة في جميع أنحاء المنطقة بشكل أكثر عمومية؛ حيث تنسب كارولين لِس Caroline Liss تزايد حوادث القرصنة

إلى صيد الأسماك الجائر، الذي بدأ تأثيره الخطير يظهر في الكميات المصيدة في سبعينيات القرن العشرين. وهي تقول إن الصيادين، المستميتين لكسب لقمة العيش من المخزون السمكي المتضائل، بدؤوا التعدّي على أبناء مهنتهم. ثم تم تجنيد بعض هؤلاء الرجال من قبل عصابات منظّمة لتنفيذ أعمال قرصنة وخطف أكثر تطوراً ضد السفن التجارية.[3] وقد تجاهلت السلطات الكثير من حوادث القرصنة ذات المستوى المنخفض، بما في ذلك السرقة من السفن المُنتَظِرة في الموانئ والمراسي. ولم يكن عدد الهجمات المنفذة معلوماً للاعتقاد بأن الكثير منها لم يجرِ الإبلاغ عنه؛ فلِمَ تقديم الشكوى مادامت الشرطة لن تفعل شيئاً أو لعلها على صلة بالقراصنة وتقوم بحمايتهم؟

وتصبح القرصنة خطيرة حين تُنظَّم بمستوى أعلى من المستوى البسيط اللازم لاعتلاء سطح أي سفينة تبحر ببطء - مهما كان حجمها كبيراً - وسرقة أموال وأشياء ثمينة منها يجري بيعها لاحقاً في الأسواق المحلية. وفي جنوب شرق آسيا، تم تزويد التنظيم بشبكة من العصابات الصينية الأصل التي تعمل انطلاقاً من عدد من المدن بما في ذلك هونغ كونغ وسنغافورة ومانيلا. وكانت أول مشاركة لتلك العصابات في الجريمة البحرية بسلسلة من عمليات الاحتيال تسمى "السفينة الوهمية"، التي نُفّذت أواخر سبعينيات القرن العشرين وأوائل ثمانينياته. وكانت عمليات الاحتيال هذه تدرّ الأموال بعد إعلان فقدان السفينة بشكل كلي ومطالبة شركة التأمين بالتعويض. ولم تُجرَ ملاحقات قضائية متصلة بهذه الحالات على الإطلاق؛ وما تم من توقيفٍ بشأن عمليات الاحتيال هذه كان بتصرف شخصي من محققي قطاع التأمين. وكان هذا الأمر يبعث على الأسف لأن ثمة اعتقاداً بأن

مسؤولين عديدين يقفون وراء جولة ثانية من عمليات الاحتيال بأسلوب "السفينة الوهمية" التي حدثت في تسعينيات القرن العشرين، التي جرى فيها اختطاف سفن، وبيع حمولاتها، في الصين عادة والفلبين أحياناً، لتُرسَل السفينة مرة أخرى باسم جديد ووثائق جديدة بحثاً عن حمولات أخرى يمكن التعامل معها بالطريقة نفسها.

وفي حين أن الدول في جنوب شرق آسيا - باستثناء سنغافورة - قد تكون شعرت بأن لديها أولويات أخرى غير مكافحة القرصنة، كانت الدول خارج المنطقة أكثر قلقاً؛ إذ كانت اليابان تعتمد كلياً على العبور الآمن لناقلات النفط عبر مضيقَي ملقا وسنغافورة لتأمين حاجاتها من الطاقة. وللمساعدة في ضمان مرور آمن، عملت اليابان مع الدول المشاطِئة الثلاث، إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، لتقديم المساعدات الملاحية في أنحاء المضيقَيْن، ولكن محاولاتها لتشجيع تلك الدول على إيلاء المزيد من الاهتمام للأمن، وقبول مساعدتها للقيام بذلك، باءت بالفشل إلى حد كبير بسبب ذكريات زمن الحرب. فالصين، التي كانت وجهة كل البضائع المسروقة، ظلت غير مبالية إلى حد كبير بهذه التجارة غير المشروعة على الرغم من الاحتجاج الرسمي من قبل كل من بريطانيا العظمى - قبل تنازلها عن هونغ كونغ عام 1997 - و"المنظمة البحرية الدولية" International Maritime Organization, IMO، حتى غدا من الواضح أن الفساد في أقاليمها الجنوبية، التي كان التخلص من بضائع القرصنة فيها مجرد عنصر من جملة عناصر، أصبح يهدّد سيطرة الحزب الشيوعي. وحين بات ذاك التهديد واضحاً، تصرفت بكين بشكل حاسم، وأغلقت سوق البضائع المقرصَنة عام 1998.

وفاقمت هجمات سبتمبر 2001 على نيويورك وواشنطن المخاوف الأمنية في جميع أنحاء العالم. وقاد الإرهاب والخوف منه، السياسات الأمنية وتقييم التهديدات في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك القطاع البحري. وقد وعت جيداً الولايات المتحدة الأمريكية، التي كانت قد بدأت العمل العسكري في أفغانستان لطرد تنظيم "القاعدة" من قواعده، أن طريق إمداداتها من الساحل الغربي للولايات المتحدة يمر عبر مضايق ضيقة، ما قد يجعلها عرضة لهجوم إرهابي. ولافتقارها آنذاك إلى الموارد اللازمة لحماية ممرات العبور الحيوية الخاصة بها، طلبت من الهند مرافقة أهداف ذات قيمة عالية. وأدى استمرار عدم رضاها عما تراه من تهاون الدول المشاطئة إلى إعلانها خطة خاصة بها في عام 2005، وهي مبادرة الأمن البحري الإقليمي Regional Maritime Security Initiative, RMSI، التي اقترحت أن تنشر البحرية الأمريكية سفناً حربية ومشاة البحرية "المارينز" لمعالجة هذه المشكلة. وحثّ هذا الإعلان الدول المشاطئة على اتخاذ إجراء تأخر كثيراً. وتزامن هذا الإعلان تقريباً مع إعلان شركة لويدز Lloyd's في لندن أن الكثير من المضايق ستكون ساحة "مخاطر عالية محسوسة" أو تنذر بخطر اندلاع حرب، نتيجة المخاوف من حدوث نشاط إرهابي من إندونيسيا.

نيجيريا

كانت الهجمات على السفن قبالة سواحل نيجيريا، في سبعينات القرن العشرين، السبب في تنبيه المجتمع الدولي أول مرة إلى حقيقة أن مشكلة القرصنة مازالت قائمة. وتعدّ نيجيريا أكبر دولة في أفريقيا من حيث عدد

السكان، وهي غنية بفضل النفط، الذي تعتمد الحكومة على عوائده كلياً تقريباً. ولم يستفد النيجيريون العاديون إلا قليلاً جداً من هذه العوائد. ومع أن نصيب الفرد من الدخل يعادل ضعفي نظيره في الصومال، فإنه لا يشكّل سوى نصف مثيله في أغنى دولة أفريقية، وهي جنوب إفريقيا.

وهناك حقول للنفط في منطقة دلتا النيجر وفي البحر. وكان السبب في اندلاع الحرب الأهلية (1967-1970) رغبة شمال نيجيريا في منع الإقليم الشرقي من الانفصال وتكوين جمهورية بيافرا Biafra. وكان انتصار الشمال ساحقاً، حيث وضعت الحكومة الاتحادية يدها على عوائد النفط. ومع تسارع ارتفاع سعر النفط في أوائل سبعينيات القرن الماضي، أخذت الحكومة النيجيرية تنفق الأموال على مشروعات لا طائل منها تطلّبت من الإسمنت أكثر مما تنتجه البلاد بكثير. ولم يتمكن ميناء لاغوس من التعامل مع العدد الكبير من السفن التي تحمل الإسمنت المستورد، ما أجبرها على الانتظار في البحر شهوراً عديدة غالباً. وتعرّضت هذه الأهداف الثابتة، التي أطلق عليها اسم "أرمادا (أسطول) الإسمنت"، للهجوم فوراً تقريباً. وبسرعة كبيرة، تحوّلت مجموعات الرجال المسلحين بالسواطير والمؤلفة من 20 إلى 30 شخصاً، التي تستخدم زوارق مدفوعة بالمجاديف، إلى مجموعات تضم ما بين 50 و60 شخصاً تتنقل في زوارق أكبر ذات محركات خارجية، وهم على استعداد لاستخدام العنف بلا قيود. ولم تَبدُ السلطات النيجيرية على استعداد لمواجهة هذه المشكلة إلا بعد مقتل ربان [السفينة الدنماركية] ليندينغا آيفوري Lindinga Ivory عام 1979. وعلى الرغم مما افترض أنها "خطوات جذرية"، فإن انتشار هذه القرصنة لم ينتهِ بسبب إجراءات رسمية، بل لأن سعر النفط انخفض ورَحلت تلك السفن.[4]

وظلت القرصنة النيجيرية هادئة بشكل عام حتى منتصف تسعينيات القرن الماضي. وظهرت بعد ذلك من جديد في ثلاثة أشكال وثيقة الصلة بالمشكلات المتجددة في دلتا النيجر، التي مردّها الاقتناع الراسخ بين الأقليات القبلية في المنطقة بأنه على الرغم من مجموعة التغيّرات المتنوعة في ميزان الدخل بين المستوى الاتحادي والدولة، كانت شركات النفط تتواطأ مع الساسة النيجيريين الجشعين لاستخراج ما قيمته مليارات الدولارات من النفط لمصلحتهم على حساب الموائل الطبيعية habitats المحلية وسبل العيش التقليدية.

وتَمَثّلَ النوع الأول من القرصنة في نهب ذي بُعدٍ جنائي بسيط. فالقراصنة عملوا في مياه نيجيريا الساحلية بأعداد كانت كافية للتسبب في مشكلات خطيرة لقطاع صيد الأسماك في البلاد، حيث عمدوا إلى الهجوم على القوارب من منطقة دلتا النيجر حتى ساحل لاغوس. وفي عام 2008، دعت جمعية الصيادين إلى إضراب وبقيت مئات القوارب مربوطة بالأرصفة البحرية احتجاجاً على لا مبالاة الحكومة. وشمل النوع الثاني من القرصنة هجمات على صناعة النفط البحرية شنّتها "حركة تحرير دلتا النيجر". ويعدّ تأكيد الحكومة على أن الهجمات فعل جنائي تجاهلاً متعمداً بشكل بحت للدوافع الاقتصادية والعرقية للتشدد في دلتا النيجر الذي أعطى هذه الهجمات دعماً شعبياً واسعاً.[5] أما النوع الثالث من القرصنة، الذي ينطوي على خطف ناقلات النفط المكرّر وسرقة كميات من حمولاتها وبيعها مرة أخرى في سوق النفط الإقليمية، فيعدّ امتداداً لسرقة النفط الكبيرة المعروفة باسم "التزويد غير المشروع للسفن بالوقود"، الذي يشمل سرقة النفط الخام

مباشرة من خطوط الأنابيب البرية، ما يُفقد نيجيريا نحو 140 ألف برميل يومياً. وثمة اعتقاد بأن كمية النفط التي تتعرض للسرقة في دلتا النيجر تفوق ما تنتجه بعض البلدان الأفريقية. ولم تكن هذه الخسارة لتحدث لولا التواطؤ النشيط من جانب النخب السياسية في نيجيريا، وكذلك المسؤولين في شركات النفط الوطنية والمؤسسة العسكرية في البلاد.[6]

ما الذي يجعل القرصنة ممكنة؟

توجد سبعة عوامل تشجّع القرصنة، وهي:

فرصة الحصول على مكافأة تفوق المخاطر: لا يغزو القراصنة البحر ما لم يكونوا يتوقعون البقاء على قيد الحياة والحصول على مكافأة مجزية تعادل احتمالات البقاء على قيد الحياة والمكافأة المجزية على الأرض.

غياب الأمن الفعال: يمكن القول إن هذا هو العامل الأبرز الذي يأخذه القراصنة في الاعتبار عند تقييمهم المخاطر.

السياسات المتساهلة: مردّ القصور الأمني عادة نقص التمويل أو الفساد، ومردّ هذا بدوره الخيارات السياسية عادة.

الجغرافيا المواتية: تنتشر القرصنة على امتداد السواحل التي تقدم ملاذات آمنة ضمن مجموعة من الأهداف القيّمة. ونادراً ما يتسنى للقراصنة المعاصرين الوصول إلى موانئ مشروعة، مع أنه يتمّ بيع البضائع المسروقة في موانئ في الصين والفلبين والهند، وغيرها. ويحتاج القراصنة في جنوب

شـرق آسيا ونيجيريا إلى التخفي؛ فهـم يعملـون انطلاقـاً مـن خِـيران [جمـع خور] صغيرة ويندمجون بالسكان المحليين. ولا يحتاج القراصنة الصـوماليون إلى التخفي؛ لأن عدم إنفاذ القانون المحلي يعني أنه يمكنهم العمل على مرأى من الجميع بشكل عام.

الثغرات القانونية والقضائية: تكشّفت التجارب عن ثغرتين: اتضحت الأولى في جنوب شـرق آسيا التي أدى سوء ترسيم الحـدود البحريـة وخللـه فيهـا، مقروناً بشعور شائك بأمة تقدّم السيادة على التعاون، إلى تمكّن القراصنة مـن الانسلال من ولاية قضائية إلى أخرى. وكانت الثغرة الثانية أشدّ وضـوحاً في الحالة الصومالية حين بدت الدول الإقليمية وغير الإقليمية مترددة في اعتقال القراصنة ومحاكمتهم نتيجة مشكلات تتعلق بقانونها الداخلي، أو لأن التكلفة الكلية لإعادة القراصنة إلى بلدانهم باهظة جداً.

الصـراع والاضطراب: يعـدّ هـذان الأمـران عـاملاً مسـبّباً للقرصـنة قبالـة سواحل الصومال ونيجيريا، ولكن دورهما في قرصنة المضايق كان أقـل، مـع أن صـراع آتشيه Aceh [في إندونيسيا] سهّل بعض نشاط القراصنة.

التقاليد البحرية/ المقبولية الثقافية: قد يكون من المخادع ربط هذين الأمـرين معاً؛ لأن وجود أحـدهما ممكـن مـن دون الآخـر؛ فالتقاليـد البحريـة القويـة موجودة في جميع أنحاء جنوب شـرق آسيا، التي يبـدو أنهـا تحتضـن النشـاط الإجرامي والعنف (الهجمات على "لاجئي القوارب" الفيتناميين كونها المثـال الأفظع). وبالمقابل، لم تعد التقاليد البحرية الراسخة منذ أمد طويل موجـودة

في نيجيريا أو الصومال، ولكن انهيار سلطة الحكومة والعقوبات الاجتماعية يعني، في كلتا الحالتين، أن القراصنة وجدوا الدعم الكافي لأفعالهم.

وتعمل هذه العوامل السبعة وتتفاعل بعضها مع بعض، ومع أن أحدها قد يسود في أي وقت أو أي مكان، فإنها تكون موجودة جميعاً عادة إلى حد ما، و«تبقى البطاقات هي نفسها ولكن ترتيبها ضمن الرزمة يختلف بعد خلطها».[7] وبالنتيجة، عند التفكير فيما إنْ كان هناك، أو ليس هناك، نظام أمني بحري دولي ممكن ومرغوب فيه لخليج عدن وبحر العرب، لابدّ لنا من إدراك حقيقة أنه على الرغم من أن العِبر يمكن استخلاصها من تجارب سابقة في مكان آخر، فإنه لابدّ من تكييفها مع ظروف القرن الأفريقي الخاصة.[8]

ثلاث قرصنات: ثلاث استجابات

يُعدّ "مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار" UNCLOS لعام 1982 الاتفاقَ الذي يحكم حظر القرصنة في أعالي البحار، والذي يعدّ مقبولاً على نطاق واسع وينظر إليه الآن بشكل عام باعتباره قانوناً دولياً عرفياً، فضلاً عن قانون المعاهدات، وتتعامل الدولة الأكثر أهمية التي لم تصدّق عليه حتى الآن - الولايات المتحدة الأمريكية - معه بالتأكيد على هذا الأساس. وتنص المادة 100 بوضوح على أنه من واجب الدول العمل معاً وأن «تتعاون إلى أقصى حد ممكن على قمع القرصنة...»، ويمكن للدول الاستفادة من "اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية" SUA لعام 1992 أيضاً، وهي تلزم الدول بتجريم الأفعال التي تهدد تلك السلامة.[9]

وبالنسبة إلى المضايق، فإن الدول المتشاطئة لديها سلطة بموجب المادة 43 من اتفاقية "مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار" للتعاون في مجالات «إنشاء وصيانة المساعِدات الملاحية والسلامة الضرورية أو غيرها من التحسينات أيضاً في إطار مساعدة الملاحة الدولية في مضيق ما». وقيل إن المادة 43 وُضعت لتشجيع المزيد من التعاون في مجال السلامة والأمن البحريين في مضيقي ملقا وسنغافورة، ومن الممكن جداً أن يكون ذلك بتحريض من اليابان. وتشاطر كوريا الجنوبية وتايوان والصين مؤخراً اليابان مخاوفها الآن.

جنوب شرق آسيا

تعود أصول الجهود الرامية إلى تحسين التعاون في مجال السلامة والأمن البحريين في مضيقَي ملقا وسنغافورة إلى ستينيات القرن العشرين.[10] ولكن تحقيق التعاون ظلّ صعباً، لأن مصالح الدول المتشاطئة لم تتطابق. ولفترة طويلة، لم تنظر ماليزيا وإندونيسيا إلى أمن المضايق باعتباره مصلحة حيوية مقارنة بالتنمية الاقتصادية، وإنشاء وحدة وطنية، وهوية آمنة بعد الاستعمار. وحين تعلق الأمر بالبحر، تركّزت مصالحها في أحسن الأحوال على الساحل، وهي مصالح لا تطول أبداً وجهة النظر البحرية لسنغافورة التي اعتمد اقتصادها على الملاحة الدولية الحرة والآمنة.[11] وكما هو واضح، تطلّب تغيير المواقف مزيجاً من الضغوط الخارجية من جانب

الولايات المتحدة الأمريكية، واعتبار جزء من مضيق ملقا "منطقة حرب" من قبل شركة لويدز في لندن، ووصول نظامين إلى السلطة في البلدين [إندونيسيا وماليزيا] عام 2004 أكثر مرونة وتطلعاً إلى الخارج.

وكانت النتائج ذات شقين: الشق الأول، توقيع "اتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا" ReCAAP عام 2004، الذي كان تتويجاً لعملية بدأت جدياً بإشراف "رابطة أمم جنوب شرق آسيا" (آسيان ASEAN) عام 2002. واستند الاتفاق إلى ركائز ثلاث: تبادُل المعلومات، وبناء القدرات، والترتيبات التعاونية. وتم افتتاح "مركز تبادل المعلومات" ISC في سنغافورة عام 2006.[12] والشق الثاني، إنشاء برنامج لدوريات بحرية منسَّقة تعرف باسم "مالسيندو" MALSINDO (ماليزيا وسنغافورة وإندونيسيا) عام 2004. واستكملت هذه الدوريات بعد وقت قصير بدوريات جوية تشكّل معاً "مبادرة أمن مضيق ملقا" MSSI.

وكان ترتيب "اتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا" الأكثر فاعلية بلا شك، إذ تمخّض عن إنشاء مركز تنسيق في كل بلد من البلدان المشاركة، عُهدت إليه مسؤولية إدارة جميع الاستجابات لتدابير القرصنة في حدود السلطة القضائية لتلك الدولة وتنسيقها. كما عُهدت إليه مسؤولية تنسيق المعلومات على المستوى الوطني، وتدابير المراقبة الوطنية، وتبادل المعلومات من مركز تبادل المعلومات ISC

وإليه.[13] ولم تختلف دوريات "مالسيندو" - على الرغم من الضجة الهائلة التي رافقت الإعلان عنها - كثيراً عن ترتيب الدوريات السابقة التي بدئ بتسييرها عام 1992. وقد تعرقلت هذه الدوريات منذ البداية بفعل مسائل السيادة الوطنية، ولاسيما منع سفن دولة تلاحق سفينة قراصنة إلى داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهو تقييد وصفه "المكتب البحري الدولي" الذي يموّله هذا القطاع بأنه "مثير للسخرية".[14]

ومن الصعب التوصل إلى أي استنتاج قاطع حول العوامل التي أدت إلى انخفاض - وليس القضاء على - القرصنة في المضيقَيْن.[15] ولكن الواضح أنه من أسباب هذا الانخفاض انتهاء عمليات الاختطاف الرئيسية وحالات احتيال "السفن الوهمية" بعد أن شنت الحكومة المركزية الصينية حملة على الفساد في أقاليمها الجنوبية، ما أغلق على نحو فعال سوقاً واسعة للبضائع المسروقة. ومن الأسباب أن أمواج التسونامي، التي دمرت مناطق آتشيه الساحلية عام 2004، أبعدت قواعد القراصنة أيضاً، ولكن الأهم هو أنها جمعت بين حركة آتشيه الحرة GAM - الحركة الانفصالية في إقليم آتشيه - والحكومة الإندونيسية على طاولة المفاوضات لإنهاء 28 عاماً من الصراع. وأدى "اتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا" إلى تعزيز نشر لوجستيات إنفاذ القانون، مع أن النجاح استند، كما هو الحال دائماً، إلى فاعلية المسؤولين المحليين وإخلاصهم. وساعدت دوريات "مالسيندو" في ترسيخ التعاون بين الحكومات، وتحسين التعاون البحري بشكل ملحوظ، وكان له تأثير رادع بشكل شبه مؤكد، على الرغم من صعوبة العثور على نجاح ملموس مردّه الدوريات وحدها.

الصومال

لم تتمّ الاستجابة للقرصنة قبالة سواحل الصومال حقاً إلا عام 2005، بعد الهجوم على السفينة السياحية "سيبورن سبيريت" Seabourn Spirit، التي كانت تحمل على متنها ركاباً أمريكيين، والتي أطلق عليها القراصنة قذائف "آر بي جي" الصاروخية، لكنها تمكنت من الهرب منهم. وقد أعطى هذا الحادثُ "المنظمة البحرية الدولية"، وهيئة الأمم المتحدة المسؤولة عن جميع المسائل البحرية، الفرصةَ لإثارة موضوع القرصنة في مجلس الأمن، على الرغم من أن المجلس لم يتخذ أي إجراء. وكانت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أكثر قلقاً، واتخذت مع شركائها في فرقة العمل المشتركة CTF-151 – العاملة بتفويض من الأمم المتحدة في خليج عدن وبحر العرب والمعنية باعتراض تحركات إرهابية محتملة بين أفغانستان واليمن – رد فعل قوياً.[16]

ولكن مجلس الأمن اضطر عام 2008 إلى الخوض في المشكلة بعد اختطاف السفينة السياحية الفرنسية "لو بوناه" Le Ponant، ما دفع القوات الخاصة الفرنسية إلى شن غارة في الصومال في محاولة لإلقاء القبض على القراصنة واستعادة بعض الفدية. وسهّل صدور قرار مجلس الأمن رقم 1816 – الذي مدّد بشكل فعال أحكام القرصنة في اتفاقية "مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار" لتشمل المياه الإقليمية الصومالية شرط أن تعمد الدول التي اتخذت تدابير مكافحة القرصنة هناك إلى التعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية – على الدول تبرير إرسال سفن حربية إلى المنطقة في مهمات لمكافحة القرصنة. وأرسلت الدول، بما فيها الولايات المتحدة

الأمريكية والمملكة المتحدة وفرنسا، السفن. وكان التعاون بينها محدوداً في البداية، ولكنه سرعان ما تحسّن بعد تشكيل ثلاث فرق عمل متعددة الجنسيات: الأولى بعثة "منظمة حلف شمال الأطلسي" (ناتو) التي أصبحت "عملية درع المحيط" عام 2008، والثانية بعثة "القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي" NAVFOR (عملية أطلنطا) عام 2008 أيضاً، والتي تستمد أعضاءها من دول الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول التي ليست عضواً في الاتحاد مثل النرويج، والثالثة بعثة "فرقة العمل المشتركة" CTF-151 التي تولت دور مكافحة القرصنة من "فرقة العمل المشتركة" CTF-150 في يناير 2009 وتضم الآن 27 دولة عضواً. وتم تفويض "حلف الناتو" وبعثات الاتحاد الأوروبي، التي توجد مقراتها معاً في مقر نورثوود Northwood خارج لندن في إنجلترا، حتى عام 2014.[17] وتوفّر "القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي" حماية خاصة لسفن برنامج الغذاء العالمي و"بعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال" AMISOM المتجهة إلى مقديشو. وتُستكمل هذه القوات بمساهمات من دول أخرى، مثل: الصين وروسيا واليابان والهند وكوريا الجنوبية، وتبقى قوات كل دولة خاضعة للسيطرة الوطنية لدولتها.

وتصل المعلومات إلى هذه العناصر البحرية بواسطة مَركَزي إبلاغ: "مكتب المملكة المتحدة لعمليات الملاحة التجارية البحرية" UKMTO الموجود في دبي الذي يشغّل نظام الإبلاغ الطوعي الذي يتتبّع السفن في منطقة ما وهي في طريقها عبر قناة السويس إلى الغرب، 78 درجة شرقاً و10 درجات جنوباً؛ و"مركز الأمن البحري - القرن الأفريقي" MSCHOA

التابع للاتحاد الأوروبي والذي يراقب السفن المارة عبر خليج عدن على مدار الساعة يومياً، وهو يقدّم أحدث الإرشادات بخصوص مكافحة القرصنة إلى القطاع البحري؛ كما يمكّن شركات الشحن والمشغلين من تسجيل تحركات سفنهم في المنطقة. وفي عام 2009، تم إنشاء آلية التنسيق البحري المعروفة باسم "الوعي المشترك وتفادي التضارب" SHADE لتنسيق نشاطات الائتلاف والقوى الوطنية للحد من ازدواجية الجهود.[18] وتوفر آلية "الوعي المشترك وتفادي التضارب"، التي تتناوب الدول الأعضاء على رئاستها، والمسؤولة عن "ممر العبور المعترف به دولياً" IRTC الذي تسلكه السفن عند عبور خليج عدن، توفر إرشاداً تنسيقياً ونظاماً مرجعياً جغرافياً مشتركاً، ودعماً لنظام الاتصالات MERCURY، وتنسيقاً عملياتياً، وتنسيقاً مع السفن التجارية.

ولكن مع أن القانون الدولي الخاص بالقرصنة واضح وجرى تمديده بقرار مجلس الأمن رقم 1816 ليشمل المياه الإقليمية الصومالية، فإنه كُتب في عصر كان ينظر إلى القرصنة بوصفها مشكلة لم تعد قائمة، وفي وقتٍ كانت الدول الجديدة، الحريصة على حماية سيادتها، حديثة التحرر من الإمبراطوريات الاستعمارية الآخذة في الانحسار آنذاك. وهكذا، تُركت المشكلة القديمة المتعلقة بقواعد القراصنة لتتعامل كل دولة معها بمفردها من دون الاعتراف بأن بعض الدول، مثل الصومال، لن تكون راغبة في الوفاء بالتزاماتها، أو قادرة عليه. وتَدَارك مجلس الأمن هذه الثغرة بإصدار قراره رقم 1851، الذي أجاز استخدام القوة المناسبة على الأرض في الصومال.[19]

كما مهّد هذا القرار الطريق لتعزيز التعاون الدولي. وقادت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية تشكيل "فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال" CGPCS في يناير 2009، وهو محفل نقاش وتفاوض غير رسمي لا يضمّ موظفين دائمين. وقد حدد الفريق لنفسه هدف الاضطلاع بالمهمات الأربع (الخمس، الآن): تعزيز فاعلية التعاون العملياتي البحري وبناء قدرات الدول الإقليمية، وتقديم الإرشادات حول الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة وخاصة تعزيز الأطر القضائية الوطنية لضمان تطبيق التشريع اللازم لمحاكمة القراصنة حين يتم القبض عليهم، وتنفيذ تدابير الحماية الذاتية من قبل السفن، وتحسين الدبلوماسية العامة والاتصالات، وتعطيل العمليات المالية وشبكات الدعم الخاصة بالقراصنة.[20]

وفي محاولة لاستنساخ اتفاقات مكافحة القرصنة، التي كان ينظر إليها على أنها آتت أُكُلها في جنوب شرق آسيا، رعت "المنظمة البحرية الدولية" سلسلة من الاجتماعات في منطقة القرن الأفريقي ابتداءً من عام 2005، ما أسفر عام 2009 عن اتفاق "مدونة قواعد السلوك المتعلقة بقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن"، وهي تسمية طويلة يشار إليها عموماً باسم "مدونة جيبوتي لقواعد السلوك".[21] ووافقت الدول الـ 17 الموقّعة على المدونة، ومن بينها جميع دول المنطقة، على مراجعة التشريعات الوطنية لضمان إجراء محاكمات فعالة للقرصنة، وتحسين القدرة على إنفاذ القانون المحلي، والتعاون في مجال بناء القدرات، وتنسيق الاتصالات من خلال مراكز المعلومات. وتشمل الإنجازات حتى الآن إنشاء مركز لتبادل المعلومات في صنعاء في اليمن،

ومركزاً شبه إقليمي للبحث والإنقاذ SAR في دار السلام في تنزانيا، وممباسا في كينيا. وتعد المراكز الثلاثة جميعها مهمة إذا أرادت القوات البحرية وخفر السواحل في المنطقة الإسهام بشكل فعال في الأمن البحري الإقليمي، وتحديث التشريعات الوطنية لمكافحة القرصنة، والتدريب الذي يتضمن تقنيات الصعود إلى متن السفن من قبل "الناتو" وأساليب القيادة والسيطرة من قبل السعودية، بالإضافة إلى التدريب على الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة مع المشرعين وأعضاء السلك القضائي وموظفي إنفاذ القانون، وأخيراً، تحسين المعرفة بالوضع من خلال توفير أجهزة الرادار الساحلية وإدخال النظام الآلي لتحديد الهوية[22] AIS.

غرب إفريقيا

مع أن القرصنة قبالة سواحل غرب إفريقيا تعود إلى سبعينيات القرن العشرين، فإن تطور تدابير التعاون الإقليمي لمواجهتها اتّسم بالبطء. ويمكن أن يعزى هذا أساساً إلى ندرة الموارد، لأن "المنظمة البحرية لغرب إفريقيا ووسطها" MOWCA لم تُنشأ أصلاً إلا في عام 1975. وقد بذلت "المنظمة البحرية الدولية" جهداً كبيراً لتشجيع الدول الأعضاء الاستثمار في الأمن البحري والتعاون بشكل أوثق. كما أنشأت "المنظمة البحرية لغرب إفريقيا وسطها"، بمساعدة "المنظمة البحرية الدولية"، شبكة خفر سواحل متكاملة ICGN شبه إقليمية عام 2008.

ولكن من الواضح أن هذه التطورات لم تَحُل دون تزايد معدلات اختطاف الناقلات المحملة بالمنتجات، التي تتمّ بشكل شبه مؤكد من قبل

الجهات نفسها التي تقف وراء سرقة النفط من خطوط الأنابيب البرية. وقد بدأت عمليات الخطف تحدث قبالة سواحل نيجيريا ولكنها انتشرت الآن غرباً إلى سواحل بنين وتوغو. وأعرب مجلس الأمن عن قلقه إزاء هذه التطورات في أغسطس 2011، وأصدر القرار 2018 في أكتوبر وعبّر فيه عن قلقه العميق حيال المشكلة وحثّ الدول على تعزيز تشريعاتها المحلية، ووضع إطار إقليمي شامل لمكافحة القرصنة، وإصدار التوجيهات المناسبة للشحن البحري والتعاون في مجال محاكمة القراصنة وداعميهم ومموليهم.[23] وأرسل المجلس فريقاً لتقييم الوضع في المنطقة وأصدر القرار 2039 لعام 2012 الذي حثّ دول المنطقة على اعتماد توصياته، والعمل من خلال الهيئات الإقليمية على مكافحة القرصنة بأقصى فاعلية ممكنة، بما في ذلك تسيير دوريات مشتركة في بعض المناطق وإنشاء مركز إبلاغ عبر الحدود الوطنية، كما حثّ الدول الشريكة الكبرى على توفير الدعم اللازم.[24] وبعد ذلك، انخرطت "الجماعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا" ECOWAS، وعقدت مؤتمراً في ربيع عام 2012 تم الاتفاق فيه على وضع مذكرة تفاهم بشأن مكافحة القرصنة.[25]

تم التوصل في 19 مارس 2013 إلى "مدونة السلوك بشأن منع وقمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والنشاطات البحرية غير القانونية في غرب إفريقيا ووسطها" في بنين، وهي مفتوحة الآن للدول الراغبة في الانضمام إليها.[26] وترمي المدونة إلى تحقيق الأهداف الأساسية نفسها التي ترمي إليها "مدونة جيبوتي لقواعد السلوك"؛ أي موافقة الدول الموقعة على ضمان احتواء تشريعاتها الوطنية أحكاماً لمقاضاة القراصنة، والتعاون في مجال

بناء القدرات والعمل على ضمان تنسيق الاتصالات وفاعليتها من خلال مركز تبادل المعلومات الإقليمي الجديد الذي سيجري تأسيسه في ياوندي Yaoundé في الكاميرون. ومع ذلك، يعدّ نطاق هذه المدونة أوسع من مدونة جيبوتي لأنها تعنى بالجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية في المجال البحري، والإرهاب البحري، والصيد غير المشروع، وغير المرخّص، وغير المبلَّغ عنه، والنشاطات غير المشروعة الأخرى أيضاً، كما تغطي التدريب والتعليم، وتسمح بوجود ضباط على متن سفن الدول الأخرى (ربابنة السفن ship-riders) [هم مسؤولو إنفاذ قانون تابعون لأحد طرفين ويؤذن لهم بأن يكونوا على متن سفينة إنفاذ قانون تابعة للطرف الآخر]. أما مركز تجميع المعلومات الخاصة بالمدونة فمقره الاتحاد الأفريقي.

وعلى الرغم من كل هذا النشاط الإيجابي، فإن الحقيقة تبقى هي أن معظمه يحدث على المستوى الإقليمي، في حين مازال الاهتمام على المستوى الوطني محدوداً. وأما الخطة الموضوعة من قبل "الندوة البحرية الدولية لشركات النفط" OCIMF لإقامة "مركز تبادل معلومات التجارة البحرية" MTISC في غانا، مثلاً، فعلى الرغم من تجربتها بنجاح في فبراير 2013، فإنه جرى تأخيرها لأنه لم ينظر إليها بوصفها أولوية وطنية. أضف إلى ذلك أن عدم كفاية أمن الموانئ، وتدني مستوى مرافق الموانئ يعني أنه يتعين على السفن الانتظار للرسو فتكون بذلك عرضة للهجوم طوال الوقت، وانعدام الثقة بأمن المعلومات المشتركة والمخاوف من تسريبها إلى القراصنة؛ كلها عوامل تزيد الشك في نجاح التدابير الإقليمية. وتواجه الحماية الذاتية للسفن عوائق بسبب الحاجة إلى طلب الحصول على تراخيص للأسلحة التي لابدّ من فحصها من قبل وزارات متعددة؛ ويبدو

من غير المحتمل تبسيط هذا النظام لأن رسوم التراخيص مربحة جداً. وقد أدى عدم وجود نظام واضح لنقل القراصنة المشتبه بهم ومرتكبي الجرائم البحرية الأخرى بين الدول، إلى قلة عدد المحاكمات التي تجرى. وتعني المشكلات من هذا القبيل، بالإضافة إلى المخاوف بشأن الفساد، وتَورّط الحكومات في النشاط الإجرامي، والتكلفة المحتملة للعمليات البحرية، تعني أنه على الرغم من تأثر الدول من خارج المنطقة بانعدام الأمن في خليج غينيا، فإن عدداً قليلاً جداً منها مستعدّ للمشاركة. كما يقتصر النشاط التعاوني البحري داخل المنطقة على مبادرة واحدة، "عملية الازدهار" Operation Prosperity بين نيجيريا وبنين التي أطلقت في أكتوبر 2011.[27]

الموضوع لا يتعلق بالقرصنة وحدها

تذكّرنا "مدونة غرب إفريقيا الجديدة" أن القرصنة ليست التهديد الوحيد للملاحة الآمنة؛ إنها ليست التهديد الرئيسي في الواقع. كما لابدّ من أن تأخذ المناقشات والتدابير المتعلقة بالأمن البحري في الاعتبار قضايا مثل الاتجار غير المشروع سواء بالمخدرات، أو البشر، أو الأسلحة، أو الكوادر الإرهابية، أو الأنواع الحية النادرة، أو انتشار أسلحة الدمار الشامل ومكوناتها، أو أي من الأعداد الوفيرة من السلع والمواد الخام الأخرى التي يجري نقلها بصورة غير مشروعة في جميع أنحاء العالم يومياً. ولذلك، تعززّ هذه التحركات ضرورة الاستمرار في التركيز على "المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ" ISPS.

ويؤدي الصيد غير المشروع، وغير المرخّص، وغير المبلَّغ عنه إلى تزايد عدد المنازعات، مثل: دور الصيد غير المشروع بوصفه حافزاً للقرصنة قبالة سواحل

الصومال أمر معلوم؛ أما إمكانية أن يؤدي الصيد الجائر إلى دفع الصيادين في جنوب شرق آسيا للقرصنة فغير معلومة كثيراً، وكذلك مدى مساهمة الصيد الجائر في العنف المعهود في خليج البنغال. زد على ذلك أن المخاطر التي تهدد البيئة كثيرة، سواء أكان ذلك بإلقاء النفايات السامة قبالة سواحل غرب إفريقيا، أم بإلقاء المواد السامة بالمثل قبالة سواحل الصومال، التي طفت إلى السطح من جراء تسونامي عام 2004، أم المخاوف التي تم التصريح بها بانتظام - حين كانت القرصنة في مضيقَي ملقا وسنغافورة في أوج نشاطها - إلى درجة أن تعرّض سفينة لهجوم القراصنة يمكن أن يجعلها من دون تحكّم ويتركها تجنح في منطقة حساسة بيئياً. ولا يقتصر هذا الخطر على ناقلات النفط وحدها؛ إذ هناك كميات كبيرة من المواد الخطرة يجري نقلها في حاويات عن طريق البحر. وأخيراً، لابدّ من التفكير ملياً بالتهديدات المحتملة للمنشآت البحرية الثابتة والعائمة في الاتفاقات المستقبلية. كما ستكشف الحاجة المتزايدة إلى استخراج المعادن والطاقة براً تعقيد مثل هذه البنى الشديد في مواجهة هجوم إرهابي محتمل.

التطورات الأمنية البحرية الممكنة والمفيدة في خليج عدن وبحر العرب

مع أن "مدونة جيبوتي لقواعد السلوك" أدت دور النموذج لـ "مدونة غرب إفريقيا الجديدة"، فإنه يمكن تعزيزها من خلال دمج العديد من ميزات هذه المدونة الجديدة. أولاً، وقبل كل شيء، يمكن تعزيزها بتحسين تبادل المعلومات الذي تمت الموافقة عليه بالفعل في إطار ملزم، وتثبيته بجعل الاتحاد الأفريقي مركز تجميع المعلومات. ثانياً، يمكن توسيع المدونة

بتحويلها إلى مدونة أمن بحري تحت رعاية الاتحاد الأفريقي، وتوسيع نطاقها لتشمل تدريب قوات الأمن البحري وتثقيفهم، ونشر الضباط (ربابنة السفن) على متن سفن الدول الأخرى. كما يمكن توسعتها لتشمل معالجة الإرهاب البحري وتهديدات الجريمة المنظمة البحرية، التي تتمثل أساساً في تهريب المخدرات والأسلحة والبشر في خليج عدن وبحر العرب. وربما الأهم من ذلك إمكانية توفيرها إطاراً لحماية مناطق الصيد ذات القيمة العالية جداً من النهب قبالة ساحل الصومال على المحيط الهندي، ليس من قبل أساطيل تقوم بالصيد خارج المياه الإقليمية DWFN فحسب - من دول مثل تايوان وكوريا الجنوبية والصين - وإنما من قبل دول مجاورة أيضاً. وتضم مناطق الصيد هذه واحداً من اثنين من أكبر مصائد القشريات crustaceans في العالم. كما تحتفظ، بفضل نشاط القراصنة، مخزونات وافرة من معظم أنواع الأسماك الأخرى، بما فيها التونة. ومن شأن انسحاب "القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي"، التي تشمل مهماتها حماية مصائد الأسماك، أن يجعل هذه المياه مفتوحة للنهب على نطاق لم يسبق له مثيل منذ بدء القرصنة.

وقد يكون من المنطقي أيضاً، في ضوء الاختلاف البيّن في مثل هذه المنطقة الكبيرة، إنشاء مجموعات إقليمية فرعية تضطلع بإدارة قضايا أمن بحري، وخاصة بالقرب من أماكن حدوثها. ويبدو أن المناطق الثلاث التي تعرّف عن نفسها في هذا السياق هي:

- خليج عدن (الذي سيحتاج إلى مجلس حاكم على غرار مضيق ملقا).
- شرق إفريقيا.
- الدول الجزيرية في المحيط الهندي.

إذا ما أريد للمنطقة كلها أن تكون مرتبطة عملياً بـ "اتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا"، فهذا من شأنه أن يوفر الأساس لتغطية شاملة عبر المحيط الهندي. كما سيكون من المفيد بدء مناقشات مع "القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي" بشأن الوضع المستقبلي لـ "مركز الأمن البحري - القرن الأفريقي". وعلى الرغم من عدم وجود خطط حالية للتخلي عن هذا الأمر، يمكن النظر في إعادة تغيير موقعها في المستقبل، ربما إلى جمهورية سيشيل جنباً إلى جنب مع "المركز الإقليمي لمقاضاة القراصنة وتنسيق المعلومات الاستخباراتية" المدعوم من المملكة المتحدة RAPPICC، وهو هيئة تحقيق مشتركة شُكّلت لمعالجة تهديدات الجريمة المنظمة الإقليمية، ولاسيما القرصنة البحرية.[28]

ما الدروس المستخلَصة؟

الدرس الأهم هو درس قديم جداً مفاده: أن الصومال لا يمكن أن تعلّمنا شيئاً جديداً، وهو أن حل مسألة القرصنة يجري أساساً على الأرض، ونادراً في البحر. ومع ذلك، كان البحر محطّ تركيز جهود المجتمع الدولي. ومع أنه لا يمكن إنكار أن العنف على الأرض، الذي نشأ كله من التنافس بين العشائر؛ سواء أكان عنفاً ارتكبه أمراء الحروب أم جهات فاعلة ذات دوافع أيديولوجية مثل حركة "الشباب"، قد حال دون حدوث أي تطورٍ ملموس؛ فإن ما أنجز من مشاركة سياسية كان هامشياً مقارنة بما تم تنسيقه في البحر.[29] ويمكن القول إن تكلفة العمليات البحرية لم تكن متناسبة مع حجم مشكلة القرصنة، وتعدّ ضئيلة جداً بالتأكيد أمام كل ما تمّ إنفاقه في دعم المشاركة على الأرض.

لقد تمكّن النشاط البحري من احتواء المشكلة، ولكن لا يمكنه حلها. وبعبارة أخرى، للقوات البحرية دور ولكنه ليس الدور الأوحد. وهناك خمسة أبعاد لتدابير الاحتواء، هي: تبادل المعلومات، وتدابير الحماية الذاتية للسفينة (على النحو الموصى به في توجيهات أفضل ممارسات الإدارة[30])، والفرق المسلحة، والمرافقة البحرية، والاستجابة. ومن بينها جميعاً، تعدّ الحماية الذاتية للسفينة المعزَّزة بحراس مسلحين - التي تعرف رسمياً بـ "أفراد أمن مسلحين متعاقَد معهم بصفة خاصة" PCASP - أكثر فاعلية من الحماية البحرية أو الاستجابة البحرية، ومن المحتمل أن تبقى كذلك. ولا ريب في أن الحماية البحرية مابرحت تكون فعالة في مساعدة السفن التي تستخدم ممرات الشحن البحري المعترف بها عبر خليج عدن، وفي وضع حدٍّ للهجمات على سفن "برنامج الأغذية العالمي" وبعثة "الاتحاد الأفريقي في الصومال" المتجهة إلى ميناء مقديشو. وبالحديث عن مكان آخر، نرى أن اتساع بحر العرب يجعل من المستحيل ضمان وجود سفينة تابعة لقوات بحرية قريبة بما فيه الكفاية لتهبّ لنجدة سفينة تتعرض لهجوم. وبناء عليه، فالسفن التي تعبر هذا الحيّز من المحيط إنما تفعل ذلك أساساً على مسؤوليتها نتيجة المسافات الشاسعة. وللتعويض عن هذا النقص في الحماية، نفّذت "القوة البحرية" التابعة للاتحاد الأوروبي عمليتين بحريتين: الأولى عام 2010 حين نشرت سفناً على طول الساحل الصومالي لاعتراض أي سفن مشبوهة تحاول الإبحار، والثانية في مايو 2012 حين تمّ تدمير مستودع بري رئيسي مؤقت لتفريغ الوقود تابع للقراصنة.[31] وما كان لافتاً للنظر في كلتا الحالتين هو أن القراصنة ردوا بتغيير تكتيكاتهم، على الرغم من أن تأثير الهجوم الأرضي يظل موضع تساؤل لأنه تزامن مع انخفاض عام في هجمات

القراصنة التي استمرت إلى عام 2013. [32] ومع أن تفويض "عملية أطلنطا" التي نفّذتها "القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي" و"عملية درع المحيط" التي نفذها حلف الناتو يمتدّ إلى عام 2014، فإن التكلفة الباهظة للإبقاء على وجود بحري بعد ذلك التاريخ تجعل مثل هذا الوجود غير ممكن في ظل غياب مسوّغ سياسي جوهري، مثل الحاجة إلى ردع تهديد أكبر متعلق بدولة. فإذا كان هذا هو الحال، فيصبح من الممكن حينئذ استمرار وجود بحري، مع أن تحديد درجة الاهتمام الذي سيبديه هذا الوجود لمواجهة القرصنة سيبقى غير معروف بعد.

وفضلاً عن ذلك، يتجاهل التركيز على تدابير الاحتواء مثل الوجود البحري، و"اعتقال القراصنة وإطلاق سراحهم" بدلاً من احتجازهم ومحاكمتهم تلقائياً، والتركيز على القراصنة من المستوى المنخفض بدلاً من منظميهم وممَوليهم، يتجاهل كل ذلك الطابع الاقتصادي الأساسي للقرصنة. لقد نجح الاحتواء - أول وهلة - في إزالة مخاطر القراصنة، وصعّب عليهم تحقيق مكاسب تتناسب مع تلك المخاطر. ومع ذلك، فتكلفة الأمن تفوق تكاليف القراصنة كثيراً. فإذا قرر القراصنة الانتظار قد لا يكون لوجود القوة البحرية في نهاية المطاف ما يبرره، في حال عدم وجود ضرورة سياسية أكبر. وبعدئذ يمكن للقراصنة استئناف العمليات. كما يمكن أن يقرر داعمو القراصنة أنهم قد يحصلون على عوائد كافية بمخاطر أقل في أماكن أخرى، وفي هذه الحالة قد تتوقف الهجمات على أهداف تجارية كبرى في المستقبل المنظور. ويمكن أن تتأثر هذه الحوافز الاقتصادية المتنافسة بزيادة المساعدات الخارجية لتكوين الدولة والتنمية الاقتصادية على الأرض. وقد

يكون النهج الطبقي القائم على الأرض السبيل الوحيد لإعادة توجيه رأس مال القراصنة ومدخلات العمل نحو استثمارات مشروعة.

ما موقعنا الآن في البر والبحر؟

مازال حلّ مشكلات الصومال يعدّ مسألة سياسية لا عسكرية. ومازالت القوة المتفوقة تعد وسيلة ولكنها لن تكون الفيصل. وبالمثل، لاتزال القرصنة الصومالية تعدّ مسألة اقتصادية لا بحرية. وهي، كما الحال دائماً، مسألة توازن بين الحافز والمثبّط؛ وهو توازن يمكن لقوة بحرية أن تؤثر فيه ولكن تأثير الحماية الذاتية للسفينة فيه أقوى.

وما من شك في أن التوازن قد تغيّر، على الأقل بالنسبة إلى السفن التجارية الكبيرة التي تمخر عباب المحيطات.؛ وسيخبرنا الزمن وحده إنْ كان هذا التغيير سيغدو دائماً. فقد فعلت التدابير المتخذة في البحر فعلها؛ أي أن رأس المال الذي كان سيتم استثماره في عمليات القرصنة غدا يصبّ في فرص تجارية مشروعة وغير مشروعة أخرى، بما فيها التطوير العقاري، والفنادق، وتوزيع القات (المخدر المحلي). ولم تعد القرصنة نشاطاً تجارياً رئيسياً، ولكن مادامت البنية التحتية التي دعمتها موجودة، فيجب أن ينظر إليها على أنها فرصة استثمارية محتملة في المستقبل إذا مالت كفة التوازن بين الحافز والمثبّط مرة أخرى لمصلحتها [القرصنة]؛ وهذا ممكن الحدوث. أما التغيير الحالي في أولويات الاستثمار، الذي شجع بعض الصوماليين الذين يعيشون في الخارج على العودة وشراء أصول وشركات، فما كان ممكناً لو لم تدفع "بعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال" والقوات الكينية والصومالية

الاتحادية حركة "الشباب" الإسلامية المتشددة إلى خارج مقديشو وغيرها من المراكز الحضرية وسط البلاد وجنوبها.[33]

وعلى الرغم من ذلك، مع أنه تم تخفيف حدة الصراعات العنيفة، فإنها لم تتوقف نهائياً؛[34] إذ ثمة مساحات كبيرة غير خاضعة لسيطرة الحكومة الاتحادية الصومالية، ولاتزال حركة "الشباب" تشكّل عاملاً تخريبياً قادراً على شن هجمات إرهابية حتى في مقديشو.[35] وهكذا، إذا تفاقم الوضع الأمني على الأرض، أو جرى بشكل ملحوظ إضعاف أي عنصر من عناصر حزمة الاحتواء التي تعمل حالياً في البحر أو سحبه (على سبيل المثال، تبادل المعلومات والتنسيق بين القوات، والحماية الذاتية للسفن، والفرق المسلحة، والاستجابة البحرية)، يمكن حينها أن تعود القرصنة. وإذا قيّد التقشف [في الإنفاق المالي] أي تدخل بحري غربي في المستقبل، وهو احتمال يبدو وارداً، يُطرح السؤال التالي: من، أو ما، الذي سيحل محله؟ هناك أربعة مرشحين محتملين:

- قوة من الأمم المتحدة.
- قوات بحرية إقليمية كبيرة من الصين أو الهند مثلاً.
- قوات بحرية ساحلية أو خفر سواحل.
- شركات أمن بحري خاصة.

من غير المرجح أن يتوصل مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة إلى اتفاق حول قوة من الأمم المتحدة، مع أنه قد يحظى بتأييد بعض الدول مثل الهند. وتعمل القوات البحرية الإقليمية أصلاً في بحر العرب، ولكن

تفضل كل واحدة منها التركيز على جانب معين من جوانب المشكلة، مثل مرافقة السفن في خليج عدن. وعلى الرغم من أنه يبدو أن الصين تتطلع إلى دور تنسيقي أكبر، فمن المحتمل أن تواجه معارضة قوات بحرية أخرى، خاصة الهند. وتعتمد القوات البحرية الساحلية وخفر السواحل حول القرن الأفريقي على المساعدة البحرية الخارجية، وما لم يستمر هذا الدعم من مصادر غربية، أو تنهض به دول في المنطقة مثل دولة الإمارات العربية المتحدة أو الهند، أو قوى من خارج المنطقة مثل الصين، فقد لا ينطوي هذا الخيار على إمكانات متعددة. وفي ضوء الوقائع الاقتصادية، والشكوك المتعلقة بالبدائل، قد تستمر الدول ومالكو السفن في استخدام شركات الأمن الخاصة. وقد تكون القوات الخاصة أمراً لا يتمناه بعض الدول، ولكن من وجهة نظر تاريخية، لن يكون مثل هذا التطور بالشيء الجديد.[36] ومع ذلك، لم يجر البدء بمعالجة الكثير من المسائل البحرية السياسية والقانونية المتعلقة بهذا التطور إلا مؤخراً.

الاستنتاجات

تفيد الخبرات طوال السنوات العشرين الماضية بأن الدول والمنظمات الدولية غير راغبة في التوصل إلى حلول عالمية لمشكلات إقليمية أساساً، على الرغم من الحركة المستمرة للسفن والقراصنة الذين يلاحقونها. وهكذا، مع أنه يمكن لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أو "المنظمة البحرية الدولية" توفير إطار، فإن دول المنطقة هي مَنْ يتعين عليه اتخاذ إجراءات بدعم دولة خارجية، حسب الضرورة. وانطلاقاً من هذا الافتراض، ليست هناك طريق

للتقدم البنّاء أوضح من الاستناد إلى "مدونة جيبوتي لقواعد السلوك" الحالية وتوسيع نطاقها لتماثل "مدونة غرب إفريقيا الجديدة" بإضافة إطار ملزم لتبادل المعلومات، وتوسيع نطاق الصلاحيات ليشمل جميع التهديدات البحرية، والاعتراف بالخلافات في المنطقة كلها من خلال تكوين "مجموعات" فرعية إقليمية، وجعل الاتحاد الأفريقي مركز تجميع المعلومات. ولعل الأهم من ذلك هو أنه يتعين على المدونة الإجابة عن سؤال: من، وماذا، يحمي مناطق الصيد في الصومال من أساطيل الدول التي تمارس الصيد خارج المياه الإقليمية؟

ومع ذلك، لا يمكن لهذه التدابير أن تفعل أكثر من احتواء المشكلة إذا عادت الحوافز الاقتصادية للقرصنة؛ فالقرصنة هي مشكلة أصلها في البر لكنها تظهر في البحر. وتكمن حلول القرصنة حيث منشؤها؛ أي تقديم الحلول للاضطراب الاقتصادي وغياب الحكم المستقر في الصومال. وسيتطلب تصحيح هذه المشكلات اتخاذ تدابير سياسية واقتصادية وأمنية تواكب المجتمع الصومالي بغية تحقيق الاستقرار هناك.

وأخيراً، سيكون من الحكمة أن نفترض حصول تغير نسبي في الفجوة بين توفير الأمن العام والخاص في البحر بطرق مشابهة - ولكن ليست مطابقة - للتغير الذي حدث بالفعل في البر. ويستجيب الأفراد والشركات الخاصة عموماً بشكل أسرع وأكثر ابتكاراً للتغيير من الحكومات. وكما كتبت ديبورا أفانت: «إذا استرشدنا بالتاريخ، ستستفيد الابتكارات الناجحة من آليات السوق لتوليد اتفاق سياسي على وظائف جديدة».[37] وتحتاج الحكومات إلى الاستجابة تبعاً لذلك من خلال الموافقة - على سبيل المثال -

على قواعد متسقة لتوظيف الأمن البحري الخاص وتخزين الأسلحة ومناولتها؛ فأي استجابة لاضطراب بحري في خليج عدن وبحر العرب لابدّ من أن تكون إقليمية. وللدول من خارج المنطقة مصالح مشروعة، وهي ذات خبرة قيّمة في توفير مثل هذا الأمن. ويمكن للمنظمات الدولية توفير الأطر اللازمة وإضفاء الشرعية على الإجراء المتخذ، ولكن لا يمكن حل مشكلات بحرٍ ما إلا من قبل الدول التي تحيط به.

الهوامش

1. انظر:

Martin N. Murphy, *Somalia the New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa* (New York and London: Columbia University Press/Hurst, 2011), 12–13.

2. انظر:

Barbara Conway, *Maritime Fraud* (London: Lloyd's of London Press, 1990), 56.

3. انظر:

Carolin Liss, *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh* (Singapore: ISEAS Publishing, 2011), 110–114.

4. انظر:

Martin N. Murphy, "Petro-Piracy: Predation and Counter-Predation in Nigeria Waters" in Douglas Guilfoyle (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Cheltenham and Northampton, MA: Edward Elgar, 2013), 69.

5. .Ibid., 74

6. .Ibid., 78

7. انظر:

Martin N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World* (New York and London: Columbia University Press/Hurst, 2009), 28–29.

8. انظر:

Andreas Graf, "Countering Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia and off the Horn of Africa: Applying Lessons Learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Strait of Malacca and Gulf of Aden," *Working Paper on Maritime Security No. 5*, April 2011; (http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr4_2011_Graf.pdf).

9. انظر:

Douglas Guilfoyle, "International Law and Counter-Piracy in the Indian Ocean," *Journal of the Indian Ocean Region*, vol. 8, Issue 2 (December 2012), 202–218.

10. انظر:

J.N. Mak, "Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits" in Graham Gerald Ong-Webb (ed.), *Piracy, Terrorism and Securing the Malacca Straits* (Singapore: Institute for Southeast Asian Studies, 2006), 155–156.

11. Ibid.

12. انظر:

James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea* (Westport, CT: Praeger, 2011), 143.

13. Ibid., 144.

14. Mak, op. cit., 157.

15. انظر:

Jiri Kominek, "Calming Sea Marauders in the Malacca Strait," *Asia-Pacific Defense Forum*, October 1, 2012; (http://apdforum.com/en_GB/article/rmiap/articles/print/features/2012/10/01/feature-pr-9). Accessed July 16, 2013.

16. Murphy, *Somalia*, op. cit., 37–38.

17. لا توجد أي إشارة بخصوص مدى الإبقاء على وجود دولي بعد عام 2014. وهناك مخاوف من أنه قد يجري سحب بعض المساهمات الوطنية أيضاً قبل ذلك التاريخ إذا بقي نشاط القراصنة عند مستوى منخفض. انظر:

Adjoa Anyimadu, "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean," Chatham House Programme Paper, July 2013; (http://www.chathamhouse.org/publications/papers/view/193515).

18. Ibid., 129–134.

19. Ibid., 125; Kraska, op. cit., 155–157.

20. انظر:

Murphy, *Somalia*, op. cit., 125; Kraska, op. cit., 159–161; Christian Bueger, "Responses to Contemporary Piracy: Disentangling the Organizational Field" in Guilfoyle, op. cit., 97–98.

21. Kraska, op. cit., 161.

22. للاطلاع على تقييم لمنافع "النظام الآلي لتحديد الهوية"، انظر:

Martin N. Murphy, "Lifeline or Pipedream? The Origins, Purposes and Benefits of Automatic Identification System, Long Range Identification and Tracking and Maritime Domain Awareness" in Rupert Herbert-Burns, Peter Lehr, and Sam Bateman (eds), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (New York & London: CRC Press, 2009), 13–28.

23. انظر:

Bueger, op. cit., 82–83; UN Security Council Resolution 2018 (2011), October 31, 2011; (http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/573/21/PDF/N1157321.pdf?OpenElement).

24. انظر:

"Ban Deploys UN Team to Assess Gulf of Guinea Piracy Threat," UN News Centre, November 10, 2011; (http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=40352&Cr=Gulf#.Uelw9azOCh0); "Report of the UN Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea" (November 7–24, 2011), UN Security Council, January 18, 2012 (S/2012/45); (http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/AUUN%20S%202012%2045.pdf); UN Security Council Resolution 2039 (2012), February 29, 2012; (http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/247/71/PDF/N1224771.pdf?OpenElement).

25. Bueger, op. cit., 102.

26. انظر:

"IMO Welcomes Adoption of New West and Central Africa Piracy and Maritime Law Code," *Ship Management International*, June 26, 2013; (http://shipmanagementinternational.com/imo-welcomes-adoption-of-new-west-and-central-africa-piracy-and-maritime-law-code).

27. Anyimadu, op. cit.

28. انظر:

"International Community Targets Pirate Kingpins," *Inside Government*, February 21, 2012; (https://www.gov.uk/government/news/international-community-targets-pirate-kingpins).

29. تعدّ مشاركة الاتحاد الأوروبي البرية، على سبيل المثال، وثيقة الصلة بالأمن أساساً؛ و"بعثة الاتحاد الأوروبي العسكرية للإسهام في تدريب قوات الأمن الصومالية" EUTM هي مهمة عسكرية؛ وبعثة "نستور" التابعة للاتحاد الأوروبي NESTOR EU هي مهمة تدريبية إقليمية قيد التحضير، والهدف منها تعزيز القدرات البحرية لثماني دول في القرن الأفريقي وغرب المحيط الهندي. ويدرّب "برنامج الطرق البحرية الحيوية" التابع للاتحاد الأوروبي MARSIC الموظفين الإداريين البحريين، والمسؤولين، ورجال خفر السواحل، في بونتلاند والصومال بالإضافة إلى كينيا وسيشيل؛ أما "وحدة الصومال" التابعة للاتحاد الأوروبي فهي تعنى وحدها بالمساعدات التنموية والإنسانية.

30. انظر:

BMP 4: Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy (Edinburgh: Witherby Publishing, 2011).

31. انظر:

Martin N. Murphy, "Piracy in the Arabian Sea" in Michael A. McDevitt, et al., *The Long Littoral Project: Arabian Sea. A Maritime Perspective on Indo-Pacific Security (*Washington, DC: Center for Naval Analyses, December 2012), 29 & 33–34; (http://www.cna.org/sites/default/files/research/irp-2012-u-002320-final.pdf).

32. انظر:

Robert Wright and Katrina Manson, "EU Raid Targets Somali Pirates Ashore," *Financial Times*, May 15, 2012; (http://www.ft.com/cms/s/0/b08d9800-9e7f-11e1-a24e-00144feab dc0.html#axzz2Zd9hbGQO); "EU NAVFOR Delivers Blow Against Somali Pirates Onshore," EU NAVFOR, May 15, 2012;

(http://eunavfor.eu/eu-naval-force-delivers-blow-against-somali-pirates-on-shoreline).

33. انظر:

Ken Menkhaus, "After the Kenyan Intervention in Somalia," *Enough Project*, January 2012; (http://www.enoughproject.org/files/MenkhausKenyaninterventionSomalia.pdf); "War in Somalia; Map of Al-Shabaab Control," *Political Geography Now*, May 31, 2013; (http://www.polgeonow.com/2013/05/somalia-war-map-al-shabaab-2013.html).

34. انظر مثلاً:

Abdi Sheikh, "Somali Clan Leader Tightens Grip on Strategic Port City," *Reuters*, June 30, 2013; (http:// www.reuters.com/article/2013/06/30/us-somalia-clashes-idUSBRE95T04N20130630).

35. انظر:

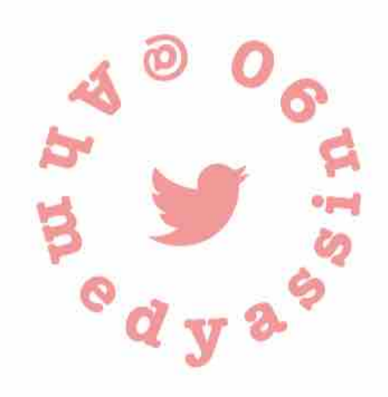
Mike Pflanz, "Al-Shabaab Suicide Bomber Dies in Attack of Somali Presidency," *Daily Telegraph*, January 29, 2013; (http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/9834874/Al-Shabaab-suicide-bomber-dies-in-attack-on-Somalia-presidency.html); "Al-Shabaab Claims Suicide Car Bomb Attack in Somali Capital," *Xinhuanet.com*, May 5, 2013; (http://news.xinhuanet.com/english/africa/2013-05/05/c_132360708.htm); "Somalia UN Office Attack by Al-Shabaab 'Kills 15'." *BBC News*, June 19, 2013; (http://www.bbc.co.uk/news/ world-africa-22965842); Feisal Omar and Abdi Sheikh, "Al-Shabaab claim attack on Turkish mission in Somalia, three dead", *Reuters,* July 27, 2013; (http://www.reuters.com/article/2013/07/ 28/us-somalia-conflict-idUSBRE96Q0A420130728).

36. انظر:

David Parrott, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 2–3.

37. انظر:

Deborah Avant, *The Market for Force: The Consequences of Privatizing Security* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), 252.


@Ahmedyassin90

المصادر والمراجع

"Al-Shabaab Claims Suicide Car Bomb Attack in Somali Capital." *Xinhuanet.com*, May 5, 2013; (http://news.xinhuanet.com/english/africa/2013-05/05/c_132360708.htm).

Anyimadu, Adjoa. "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean." Chatham House Programme Paper, July 2013; (http://www.chathamhouse.org/publications/papers/ view/193515).

"Ban Deploys UN Team to Assess Gulf of Guinea Piracy Threat." UN News Centre, November 10, 2011; (http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=40352&Cr=Gulf#.Uelw9azOCh0).

"EU NAVFOR Delivers Blow Against Somali Pirates Onshore." EU NAVFOR, May 15, 2012; (http://eunavfor.eu/eu-naval-force-delivers-blow-against-somali-pirates-on-shoreline).

"IMO Welcomes Adoption of New West and Central Africa Piracy and Maritime Law Code." *Ship Management International*, June 26, 2013; (http://shipmanagementinternational.com/imo-welcomes-adoption-of-new-west-and-central-africa-piracy-and-maritime-law-code).

"International Community Targets Pirate Kingpins." *Inside Government*, February 21, 2012; (https://www.gov.uk/government/ news/international-community-targets-pirate-kingpins).

"Report of the UN Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea" (November 7–24, 2011). UN Security Council, January 18, 2012 (S/2012/45);
(http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/AU UN%20S%202012%2045.pdf).

"Somalia UN Office Attack by Al-Shabaab 'Kills 15'." *BBC News*, June 19, 2013; (http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-22965842).

"War in Somalia; Map of Al-Shabaab Control." *Political Geography Now*, May 31, 2013; (http://www.polgeonow.com/2013/05/somalia-war-map-al-shabaab-2013.html).

Avant, Deborah. *The Market for Force: The Consequences of Privatizing Security* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005).

BMP 4. *Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy* (Edinburgh: Witherby Publishing, 2011).

Bueger, Christian. "Responses to Contemporary Piracy: Disentangling the Organizational Field" in Douglas Guilfoyle (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Cheltenham and Northampton, MA: Edward Elgar, 2013).

Conway, Barbara. *Maritime Fraud* (London: Lloyd's of London Press, 1990).

Graf, Andreas. "Countering Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia and off the Horn of Africa: Applying Lessons Learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Strait of Malacca and Gulf of Aden." *Working Paper on Maritime Security No. 5*, April 2011; (http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr4_2011_Graf.pdf).

Guilfoyle, Douglas. "International Law and Counter-Piracy in the Indian Ocean." *Journal of the Indian Ocean Region*, vol. 8, Issue 2 (December 2012).

Kominek, Jiri. "Calming Sea Marauders in the Malacca Strait." *Asia-Pacific Defense Forum*, October 1, 2012; (http://apdforum.com/en_GB/article/rmiap/articles/print/features/2012/10/01/feature-pr-9).

Kraska, James. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea* (Westport, CT: Praeger, 2011).

Liss, Carolin. *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh* (Singapore: ISEAS Publishing, 2011).

Mak, J.N. "Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits" in Graham Gerald Ong-Webb (ed.), *Piracy, Terrorism and Securing the Malacca Straits* (Singapore: Institute for Southeast Asian Studies, 2006).

Menkhaus, Ken. "After the Kenyan Intervention in Somalia." *Enough Project*, January 2012; (http://www.enoughproject.org/files/MenkhausKenyaninterventionSomalia.pdf).

Murphy, Martin N. "Petro-Piracy: Predation and Counter-Predation in Nigeria Waters" in Douglas Guilfoyle (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Cheltenham and Northampton, MA: Edward Elgar, 2013).

Murphy, Martin N. "Piracy in the Arabian Sea" in Michael A. McDevitt, et al., *The Long Littoral Project: Arabian Sea. A Maritime Perspective on Indo-Pacific Security (*Washington, DC: Center for Naval Analyses, December 2012); (http://www. cna.org/sites/default/files/research/irp-2012-u-002320-final.pdf).

Murphy, Martin N. *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World* (New York and London: Columbia University Press/Hurst, 2009).

Murphy, Martin N. *Somalia the New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa* (New York and London: Columbia University Press/Hurst, 2011).

Murphy, Martin N. "Lifeline or Pipedream? The Origins, Purposes and Benefits of Automatic Identification System, Long Range Identification and Tracking and Maritime Domain Awareness" in Rupert Herbert-Burns, Peter Lehr, and Sam Bateman (eds), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* (New York & London: CRC Press, 2009).

Omar, Feisal, and Abdi Sheikh. "Al-Shabaab claim attack on Turkish mission in Somalia, three dead." *Reuters*, July 27, 2013; (http://www.reuters.com/article/2013/07/28/us-somalia-conflict-idUSBRE96Q0A420130728).

Parrott, David. *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012).

Pflanz, Mike. "Al-Shabaab Suicide Bomber Dies in Attack of Somali Presidency." *Daily Telegraph*, January 29, 2013; (http:// www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/9834874/Al-Shabaab-suicide-bomber-dies-in-attack-on-Somalia-presidency.html).

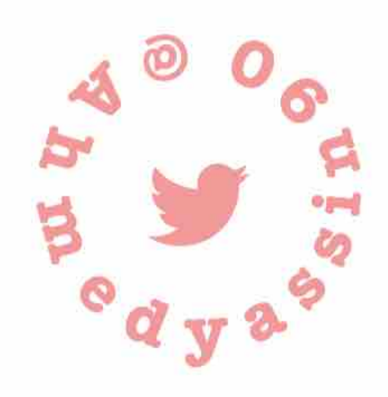
Sheikh, Abdi. "Somali Clan Leader Tightens Grip on Strategic Port City." *Reuters*, June 30, 2013; (http://www.reuters.com/article/ 2013/06/30/us-somalia-clashes-idUSBRE95T04N20130630).

UN Security Council Resolution 2018 (2011). October 31, 2011; (http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/573/21/PDF/ N1157321.pdf?OpenElement).

UN Security Council Resolution 2039 (2012). February 29, 2012; (http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/247/71/PDF/N1224771.pdf?OpenElement).

Wright, Robert and Katrina Manson. "EU Raid Targets Somali Pirates Ashore." *Financial Times*, May 15, 2012; (http://www.ft.com/cms/s/0/b08d9800-9e7f-11e1-a24e-00144feabdc0.html#axzz2Zd9hbGQO).

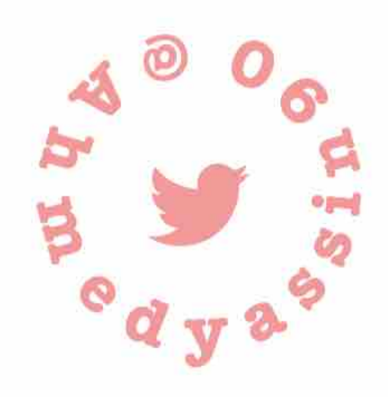



@Ahmedyassin90

نبذة عن المحاضر

مارتن ميرفي Martin N. Murphy: زميل أول في المجلس الأطلسي للولايات المتحدة، وزميل زائر في مركز كوربيت Corbett لدراسة السياسات البحرية في كينجز كوليدج في لندن، وزميل باحث في مركز دراسات السياسة الخارجية في جامعة دالهاوسي Dalhousi في مدينة هاليفاكس. قام بتدريس دورة حول القرصنة والتجارة والحرب في إطار برنامج الدراسات الأمنية في جامعة جورج تاون في الولايات المتحدة الأمريكية. وهو خبير معترف به دولياً في شؤون القرصنة والصراع غير التقليدي في عرض البحر أيضاً.

تشمل أعماله المنشورة ثلاثة كتب باللغة (الإنجليزية): **الصومال، البربري الجديد؟ القرصنة والإسلام في القرن الأفريقي** (2011)؛ و**قوارب صغيرة، دول ضعيفة، ومال قذر: القرصنة والإرهاب البحري في العالم الحديث** (2009). ويعد معهد البحرية الأمريكية هذين الكتابين من أهم العناوين البحرية المنشورة في عامي صدورهما. أما الكتاب الثالث، **القرصنة المعاصرة والإرهاب البحري** (2007)، فهو دراسة أصدرت ضمن سلسلة أديلفي بيبرز Adelphi Papers التي ينشرها المعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية في لندن.


@Ahmedyassin90



182 سلسلة محاضرات الإمارات

الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال

مارتن ميرفي

تصوير
أحمد ياسين



مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية